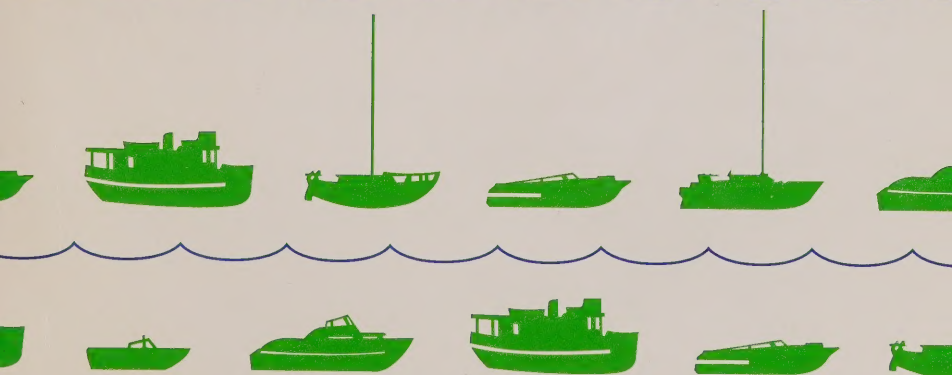


CA1
TA56
-Z002

The St. Lawrence Seaway

Pleasure Craft Guide



This publication is free.



This guide book is based on the *Seaway Regulations*.

Regulations under the St. Lawrence Seaway Authority Act empower a Seaway officer to deny a vessel permission to transit if: a) its equipment or machinery are inadequate b) its crew is insufficient to ensure safe passage and the condition of the crew might jeopardize safe transit. For these purposes, an officer may board any vessel.

"Vessel" means any type of craft used as a means of transportation on water.

This guide book is available free of charge from:

The St. Lawrence Seaway Authority
360 Albert Street
Ottawa, Ontario K1R 7X7
Tel. (613) 598-4614
E-mail <marketing@seaway.ca>

and the

Saint Lawrence Seaway Development Corporation
P.O. Box 520
Massena, N.Y. 13662-0520
Tel. (315) 764-3200

1996

Table of Contents

	Page
FOREWORD	2
EQUIPMENT	4
PASSING UNDER BRIDGES	5
REPORTING IN AT THE LOCKS	8
LOCATION OF DOCKS	9
LOCKING THROUGH	10
Signal Light System	10
Lock Entry	13
Mooring in the Locks	13
GROUPED MOORING	15
MOORING TABLE	16
CREW MEMBERS IN THE WELLAND CANAL	17
SPECIAL INSTRUCTIONS	17
Welland Canal	17
American Locks	18
Anti-pollution Measures	18
Meeting and Passing	19
Speed Limits	19
TOLLS	21
CHARTS AND PUBLICATIONS	22
MILEAGE TO PRINCIPAL LOCATIONS	23
MAPS - WELLAND CANAL	25
MONTREAL/LAKE ONTARIO SECTION	26-27



Foreword

This Guide provides information for the operation of pleasure craft of up to 315 metric tons (350 tons) in Seaway locks between Montreal and Lake Ontario and in the Welland Canal, across the Niagara peninsula. **It is recommended that a copy be kept on board.**

In the interest of safety, craft of less than 6 m (20 feet) in length or 900 kg (1 ton) in weight are not permitted to transit through the Seaway locks.

Pleasure craft operators are reminded that, unlike most other Canadian and U.S. inland waterways, the **Seaway is primarily a commercial navigation route** and that they should expect delays of varying length caused by the demands of commercial navigation at the locks, and of rail and vehicular traffic on the movable bridges spanning the waterway. While priority of passage will be granted to cargo vessels, The St. Lawrence Seaway Authority and the Saint Lawrence Seaway Development Corporation will make every effort to ensure that, with your cooperation, your transit through the lock system is safe and pleasant.

In Canada, pleasure craft navigation is regulated by the Canada Shipping Act "Small Vessels Regulations" which are partly contained in the "Safe Boating Guide". This booklet may be obtained by writing to the Office of Boating Safety, Canada Building, 344 Slater Street, 9th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0N9. In the United States, regulations governing pleasure craft are contained in the "Navigation Rules" available from the Superintendent of Documents, U.S. Government Printing Office, Washington D.C. 20402 and in the booklet "Federal Requirements for Recreational Boats" available free of charge from all U.S. Coast Guard offices. Navigation on the Seaway itself is regulated by the *Seaway Regulations* upon which this Guide is based.

Pleasure craft which transit the Seaway canals and locks must be adequately motor-powered. **Vessels under sail are not allowed to transit Seaway canals and locks.**

Pleasure craft are not allowed to go through a lock with a vessel exceeding 100 m (328 feet) in length, an oil carrier or a vessel carrying hazardous cargo.


Pleasure craft should avoid passing close to regulating works where currents may be encountered and should at all times be vigilant at approaches to lock structures where currents and eddies are caused by lock operations.

Except in the Welland Canal, special pleasure craft docks are located near all locks where you must tie up to await clearance to lock through. These docks are equipped with telephones for reporting in. In the Welland Canal these docks are located at the Lake Erie and Lake Ontario ends of the canal **only**. (See page 8) All occupants must stay with the pleasure craft at all times in order to transit without delay. Sightseeing at walls and locks is not permitted.

Follow the instructions of the officer in charge. He has full responsibility for the lock and its approaches and may refuse further transit to anyone who fails to co-operate and follow instructions promptly. In order to minimize delays and ensure greater safety, pleasure craft operators should become thoroughly familiar with the information in this booklet and should co-operate fully with the Seaway personnel during lock transit.

BON VOYAGE!





Equipment

Radio

Pleasure craft of 20 m (65 feet) or more in overall length must have a VHF radio with the channels listed in Seaway Regulation No. 9 described in the *Seaway Handbook*. Such vessels must follow the mandatory calling-in procedure detailed in the said Regulations.

Except in cases of emergency, **all other craft transiting the Montreal/Lake Ontario section of the Seaway that are equipped with VHF radios must refrain from using the Seaway working frequencies.** In the Welland Canal, however, because of transit scheduling requirements, all pleasure craft operators are encouraged to use the Seaway working frequency (Channel 14), but all transmissions thereon must be restricted to those required for a safe and expeditious transit. A continuous listening watch should be maintained throughout the transit.

The use of VHF is governed by the regulations of both the U.S. Federal Communications Commission and Communications Canada. Every VHF radio operator in the Seaway must hold a Restricted Radio Telephone Operator's Certificate.

Assigned channels for calls between pleasure craft are Citizen Band or Marine VHF Channels 68 (156.425 MHz) and 8 (156 MHz). It is important that whenever VHF radio equipment must be used, proper radio procedures be followed.

Fenders

Adequate fenders made of material that will float should be rigged to protect your boat. **Rubber tires are not permitted.**

Life Jackets

Safety dictates the wearing of life jackets by all pleasure craft occupants while the craft is in the lock and its approaches. In all other parts of the waterway, compliance with Coast Guard regulations is required.

Safety Equipment

Required safety equipment, navigation lights and signals are detailed in the Safe Boating Guide as well as in the Recreational Boating Guide published by the U.S. Coast Guard.

Search Lights

No search lights shall be used in such a manner that it interferes with the visibility of Seaway personnel or ship crews.

Passing Under Bridges

A system of navigation light signals and signs is in effect at all free-standing lift bridges in both the Montreal/Lake Ontario section and the Welland Canal. The system consists of a number of signals and signs as follows:

- a) A red and green bridge navigation light display on the bridge span;
- b) A limit of approach sign (L/A) - (red background, white letters, diamond shape);
- c) A caution sign equipped with amber lights (yellow-black checkerboard, triangular shape); and
- d) A whistle sign (yellow background, black lettering, square shape).

The flashing amber lights indicate that the bridgmaster acknowledges that he has seen the approach of your craft and will commence the bridge operation. When the bridge starts to rise, **the red bridge navigation lights** will commence flashing. You should continue to approach to the **limit of approach sign**, but do not pass the L/A sign before the bridge span is fully raised and the **green bridge navigation lights** are displayed.

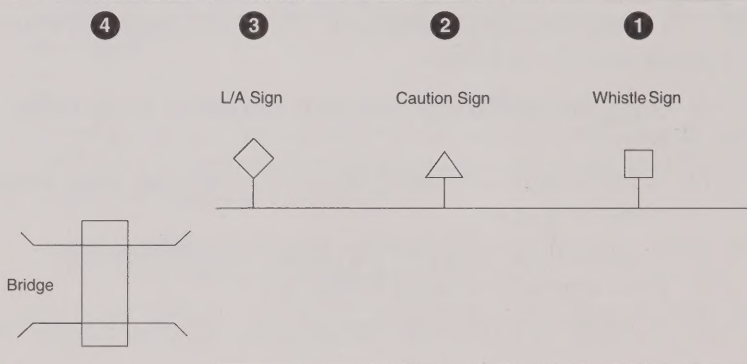
Pleasure craft should approach bridges as expeditiously as possible, observe the permitted speed limits and be governed by the light signals. While waiting for the green light, they should maintain a safe distance from the bridge, without interfering with navigation, and should remain stopped as close to the edge of the channel as safety permits. In this position they are more readily visible from the

navigation bridge of large vessels. Pleasure craft remaining in the centre of the channel may be lost to view from large ships thus creating unnecessary problems and hazards.

When the bridge light shows steady green, proceed promptly through the bridge draw to avoid undue delay to waiting land traffic. Small craft operators should be prepared for delays caused by vehicular and train traffic.

There are exceptions to the above bridge procedures at the twin C.P.R. bridges at Kahnawake near Montreal, and at Bridge 6 on the Welland Canal. Pleasure craft whose height above the waterline does not exceed 12 m (39.5 feet) may pass under the lowered spans at their own risk.

Bridge Signal Signs



- ① and ② When bridgmaster sees you, amber lights on Caution Sign will flash.
- ③ Do not pass this sign until light turns to green. Stay close to this sign.
- ④ When green light shows on bridge span, pass quickly under bridge.

CAUTION

If you cannot see the wheelhouse of a moving vessel, he cannot see you either. Always keep to one side of the channel so that the commercial vessel can see you at all times. Maintain a steady course and speed and avoid crossing ahead of vessels or sudden or erratic manoeuvres. Never get caught between an approaching vessel and a tie-up wall.

There is a separate procedure in effect at Bridge 5 on the Welland Canal, which is located just to the north of Bridge 6. This bridge will be partially raised for pleasure craft whose height above the waterline is not more than 12 m (39.5 feet) to proceed, at their own risk.

The upbound and downbound procedures at Bridges 5 and 6 on the Welland Canal are as follows:

UPBOUND — Small craft operators will be asked at Lock 3 if passing under the partially raised and fully lowered spans is acceptable. If so, these craft may pass under the partially raised Bridge 5 and fully lowered Bridge 6 **only when the blue signal light on each bridge is displayed**. The blue light on Bridge 5 is located on the north face, west end of the bridge, for upbound pleasure craft. On Bridge 6, it is located on the north face, at the centre of the west span.


DOWNBOUND — Small craft operators will be asked at Lock 4 if passing under the fully lowered and partially raised spans is acceptable. If so, the craft may exit Lock 4 under the fully lowered Bridge 6 when instructed by the lockmaster to cast off, and may pass under the partially raised Bridge 5 **only when the blue signal light on that bridge is displayed**.

The blue light on Bridge 5 is located on the south face, east end of the bridge, for downbound small craft.

- (NOTES)
1. Signs indicating a clearance of 12 m (39.5 feet) are located at each end of the bridges.
 2. The onus of ensuring that clearance requirements are met rests with the pleasure craft operator.
 3. All craft exceeding 12 m height above waterline must wait for the spans to be fully raised (green signal light displayed).

Caution

In the Beauharnois Canal, Montreal/Lake Ontario section, pleasure craft operators should avoid going beyond the caution sign at the St. Louis and Valleyfield bridges **unless** they intend to proceed through the bridge draws. Otherwise the bridgmaster may commence the bridge raising operation and cause unnecessary delays to vehicular and rail traffic.



Reporting in at the Locks

Upon arrival, proceed to the special docks for pleasure craft located near all locks in the Montreal/Lake Ontario section and at the Lake Erie and Lake Ontario ends of the Welland Canal. The use of any other Seaway docking facilities by pleasure craft is prohibited. A reporting-in telephone is located on the dock. At the U.S. locks, phones and mooring instructions are located on the guide walls. (see diagrams on page 9)

A series of signs direct craft to each of these docks. Upon arrival, call the lock control using the dock telephone and you will receive your instructions. You will also be asked to provide the information requested in the instructions posted at the dock.

In the Montreal/Lake Ontario section, there are electronic message panels located at the pleasure craft docks, facing the tie-up areas. Panels are now in place at Lock 1 in St. Lambert, Lock 2 in Côte Ste. Catherine, Locks 3 and 4 in Beauharnois and Lock 7 in Iroquois. Messages regarding lockage procedures, toll collection, delays and other instructions sweep across these panels in both official languages.

While you are waiting for lockage, stay in the pleasure craft dock area until you receive your instructions from the officer in charge. When lockage instructions are received, follow them promptly. No extended stay at the dock is permitted unless special permission has been received from the lock control. Overnight stays are not permitted.

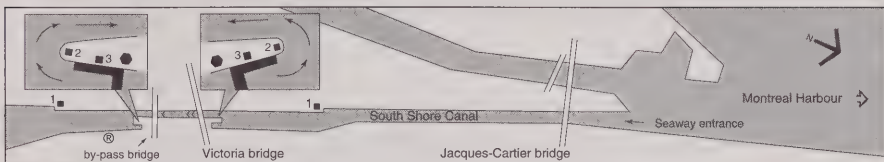
No member of the crew or passenger may board or disembark, except for the purpose of carrying out essential duties related to the safe transit of the craft.

Any accident involving a pleasure craft approaching the Seaway or during transit must be reported by its operator upon arrival at the nearest Seaway lock or immediately if a radio is available. (Channel 16)

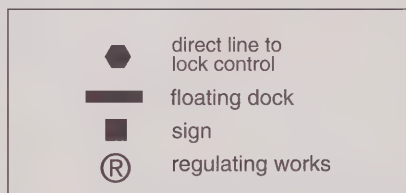
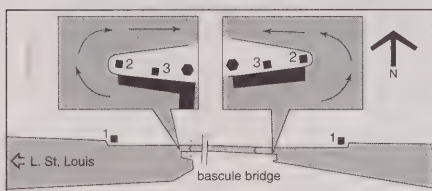
Location of Docks

Montreal/Lake Ontario Section

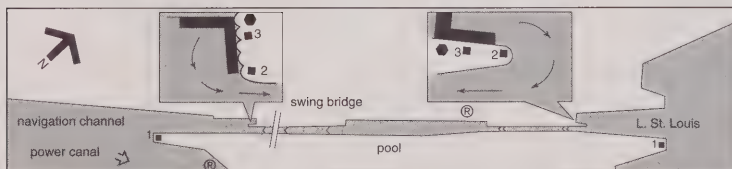
Saint-Lambert Lock 1



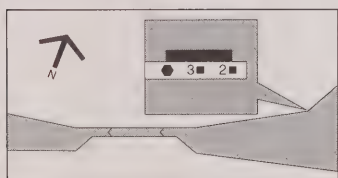
Côte Ste-Catherine Lock 2



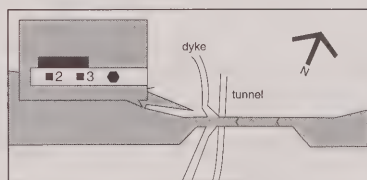
Beauharnois upper and lower Lock 3 & 4



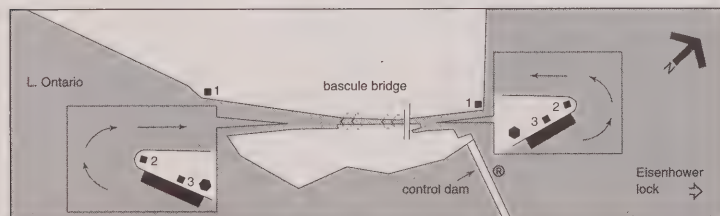
Snell Lock 5



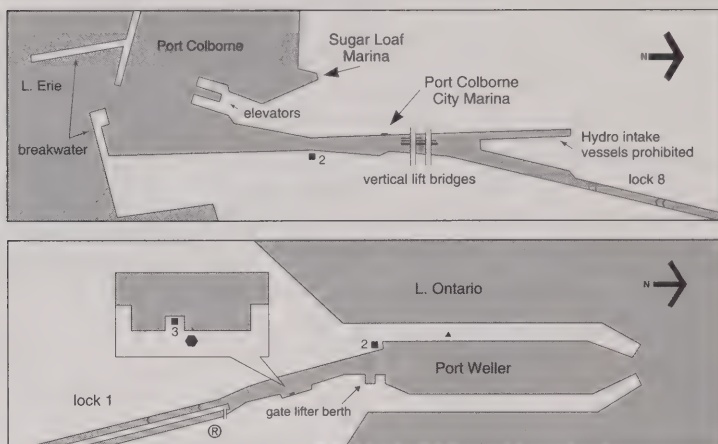
Eisenhower Lock 6



Iroquois Lock 7



Welland Canal



Locking Through

Signal Light System

A signal light system is provided at the approach to each lock to regulate the entry of vessels into the lock. **The operation of pleasure craft entering the locks of the Welland Canal is also governed by this system.**

At CANADIAN LOCKS, the system includes:

1. L/A Signs - The L/A signs are intended as an aid to vessel operators in approaching a lock as promptly as possible. Their operation is as follows:
 - a) **Limit of Approach No. 3**
The L/A signs are equipped with red navigation lights only.
 - b) **Limit of Approach No. 2**
The L/A signs are equipped with red navigation lights only.
 - c) **Limit of Approach No. 1**
The L/A signs are equipped with red and green navigation lights.

The RED LIGHTS on the limit of approach signs have two characteristics:

- i) Fixed — "Do not pass this L/A."
- ii) Flashing — "Stand by to cast off and move ahead to the next L/A sign displaying the navigation signal."

OR

"Continue to approach, you will be able to pass this L/A soon."

NOTE: The L/A No. 1 red light will not start to flash until the last piece of equipment (gates, ship arrester or bridge) has started to open.

The GREEN LIGHT on the limit of approach sign has only one characteristic:

Green - "Lock is ready for you."

2. Lock Signal Light Panels - The purpose of the lock signal light panels, which are prominently displayed at each end of each lock is to assist vessel operators in timing their vessel movements for an optimum speed of entry and to indicate the state of readiness of the locks. The mode of operation of the lights indicates the dumping or filling of the lock, whether one or more vessels are in the lock and whether the approaching vessel will be handled next or held at the wall while the lock is turned back against it. The lights on these panels operate as follows:

- a) The RED LIGHTS operate in conjunction with the associated limit of approach system and have identical characteristics, namely:
 - i) Fixed red - "Lock is occupied, do not pass illuminated L/A."
 - ii) Red flashing together - "Lock is occupied by one vessel, do not pass illuminated L/A, but stand by to move into lock when outbound vessel has passed you."

OR

"Lock is turning back for you, do not pass illuminated L/A but stand by to move into lock."

- iii) Red flashing alternately - "Lock is occupied by more than one vessel, do not pass illuminated L/A but stand by to move into lock when outbound vessels have passed you."
- b) Each illuminated AMBER LIGHT indicates two minutes of time while each flashing amber light indicates one minute of time. The lights will go out in sequence, starting from the top of the panel, with the last amber light being extinguished when the end of the lock becomes fully open.

At Locks 1 to 7 inclusive, in the Welland Canal, the light timing sequence makes use of only two amber lights as follows:

- Two steady amber lights are shown 10 minutes before the lock end is fully opened.
 - One steady and one flashing amber light are shown 7 1/2 minutes before the lock is fully opened.
 - One steady amber light only shows 5 minutes before the lock is fully opened.
 - A single flashing amber light shows 2 1/2 minutes before the lock is fully opened.
 - When the two amber lights are extinguished, the lock is fully opened and the vessel can enter as soon as the green light is exhibited.
- c) The GREEN navigation lights work in conjunction with the green light on L/A 1 and their only characteristic is:
- Fixed Green - "Lock is ready for you, enter as promptly as possible."

At the AMERICAN LOCKS the **upstream** lock traffic light panels at both the Snell and Eisenhower locks are located on forty-foot towers on the guide wall, near the upstream control buildings. The **downstream** lock traffic light panels at both locks are located on the face of the concrete wall immediately below the downstream control buildings. These lights operate as follows:

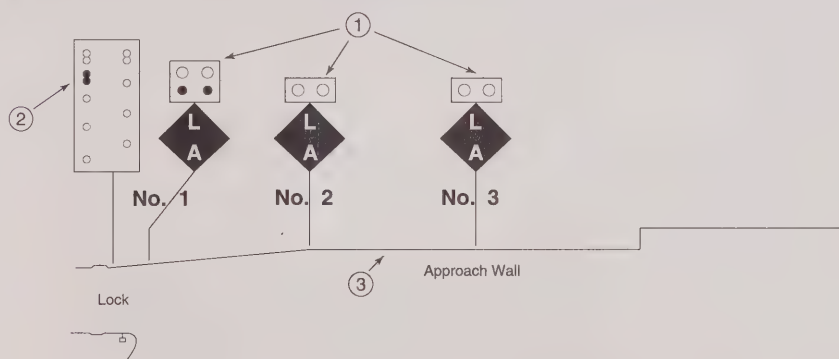
- | | |
|--------------|--|
| Solid red | "Stop; lock not ready for vessel." |
| Flashing red | "Lock is being prepared for vessel." |
| Green | "When lock is clear and ready for entry proceed in accordance with instructions from officer in charge." |

Lock Entry

Instructions to move into the lock will come from the officer in charge; the navigation traffic lights must show steady green when you enter. Do not attempt to pass ahead of a commercial vessel moving into a lock unless specifically ordered to do so by the officer in charge.

In the **Welland Canal**, when more than one pleasure craft are stopped at a lock limit of approach sign (L/A), they should take up a position as close to each other as safety permits to occupy a minimum amount of wall and canal space. **Pleasure craft are not permitted to secure along the approach walls at either the U.S. or Canadian locks in the Montreal/Lake Ontario section.**

Signal Lights - Canadian Locks



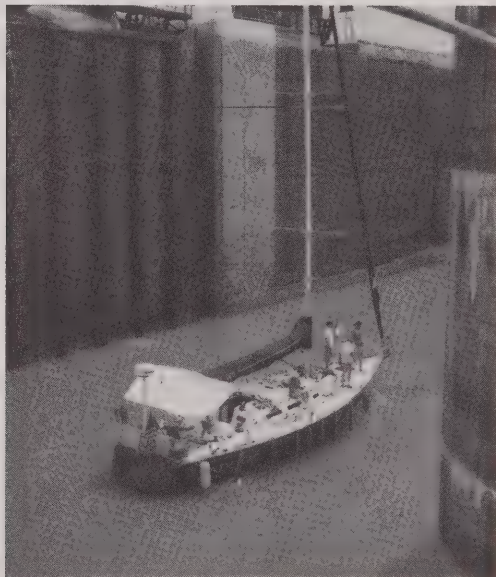
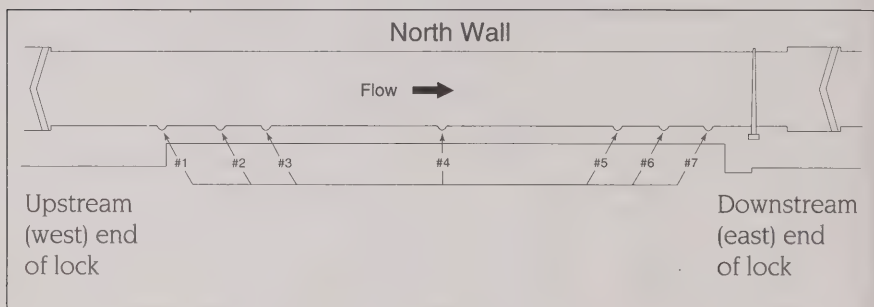
- 1 Do not pass an L/A sign displaying a red light (steady or flashing).
- 2 Do not enter lock until navigation light shows steady green and all exiting vessels have cleared the lock.
- 3 Keep well clear of approach wall when leaving the lock.

Mooring in the Locks

At the CANADIAN LOCKS the lines, which will be provided by the Seaway, should be secured at each end of the craft when it is alongside the lock wall; longer pleasure craft may have to use more than two such lines. **Each line must be tended at all times by a competent crew member.** At the AMERICAN LOCKS, (Bertrand H.

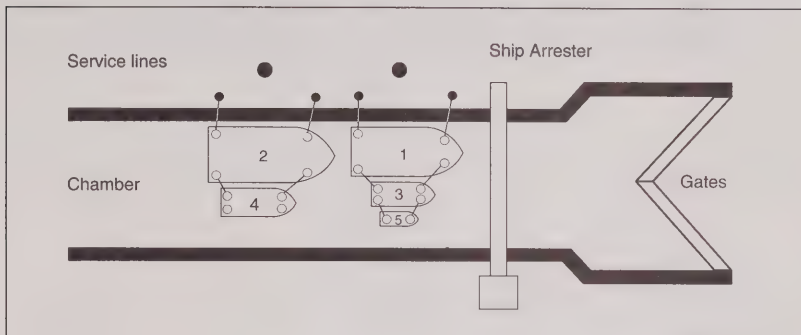
Snell and Dwight D. Eisenhower locks), floating bollards are used for pleasure craft transits. These bollards are on the port side for upbound craft and on the starboard side for downbound craft. Pleasure craft will provide their own mooring lines and these lines should be made fast to prevent drifting. Lines must be tended during the entire lockage procedure to permit rapid cast off in case of emergency.

The floating bollards are numbered west to east, as shown on the following diagram:



Grouped Mooring

If several craft share the same lockage, some will be instructed to use their own lines to tie alongside the craft nearest the wall (see diagram).



At Canadian locks, long lines are provided by Seaway linesmen for boats 1 and 2. Boats 3, 4 and 5 supply short lines to moor alongside. During lockage, the lines must be constantly well tended, paid out or taken in so as to keep the craft safely in position. This applies to the offshore boats as well as those moored alongside the lock wall. When let-go instructions are received, cast off promptly and exit the lock at a moderate speed. When locked ahead of a commercial vessel, keep in mind that the master of the vessel cannot see small boats close ahead of his ship and is hesitant to move; your prompt action will avoid delaying the commercial vessel.

Mooring Table

The side for mooring differs from lock to lock. The following table will help you prepare fenders and crew in advance: starboard (right), port (left)

	UPBOUND	DOWNBOUND
	Montreal to Lake Ontario	Lake Ontario to Montreal
St. Lambert	port	starboard
Côte Ste. Catherine	port	starboard
Beauharnois (Lower)	starboard	port
Beauharnois (Upper)	starboard	port
Snell	port	starboard
Eisenhower	port	starboard
Iroquois	port	starboard
	Lake Ontario to Lake Erie	Lake Erie to Lake Ontario
Welland Canal		
Lock 1	starboard	port
Lock 2	starboard	port
Lock 3	port	starboard
Lock 4	port	port
Lock 5	port	port
Lock 6	port	port
Lock 7	port	starboard
Lock 8	starboard	port

Crew members in the Welland Canal

In the WELLAND CANAL, because of the higher incidence of water turbulence, **all upbound pleasure craft transiting from Locks 1 to 7 must have a minimum of three (3) persons on board**, i.e. one operator and two persons capable of tending the lines. It is suggested that operators first contact marinas at Port Weller for needed additional manpower and, if unsuccessful, use the telephone located at the pleasure craft dock to request the assistance of the officer in charge.

Special Instructions

Pleasure craft should make every effort to keep to one side of the channel when transiting in restricted canals. For safety reasons, it is important that small boats stay well clear of commercial vessels who pull a tremendous amount of water along with them. Pleasure craft, even the larger ones, can easily lose control and little action can be taken by the commercial vessel in sufficient time to avert a casualty.

Pleasure craft operators must be on the alert when exiting locks, as many of the commercial vessels enter a lock by placing their bow against the approach wall and "sliding the wall" into the lock. Pay careful attention to approaching commercial vessels and stay clear of the approach wall so as to avoid being caught between the approaching vessel and the wall.

Weeds drifting in areas adjacent to locks can be very heavy during the summer months. To avoid fouling water intakes and propellers, boat operators should proceed with caution in such areas.

Welland Canal

Pleasure craft transiting the Welland Canal must maintain the order of passage when accompanying commercial vessels and adjust speeds accordingly. Transit time may exceed 12 hours and the crew should be prepared to man the craft continuously for that time.

It should be noted that except for the approaches to Lock 1, upbound, and Lock 8, downbound, there are no pleasure craft docks throughout the canal. Partial transit of the canal is not permitted except in emergency cases, such as adverse weather or vessel malfunctions. Pleasure craft approaching a lock should proceed to the Limit of Approach sign displaying a red light (steady or flashing), move into the lock when the navigation light shows green and follow instructions given by the officer in charge. (See Signal Light System, P. 10)

There is a ferry crossing at Port Robinson on the Welland Canal, near Nautical Mile 12.5. The wake from craft passing this area at excessive speeds can wash over the ferry boarding docks and splash waiting passengers. In order to prevent this, pleasure craft operators should keep within the maximum permitted speed of 6.0 kn (7 mph) which has been set for the area of the ferry crossing.

American Locks

Pleasure craft transiting the Bertrand H. Snell and Dwight D. Eisenhower locks shall maintain their position and order of turn for the entire transit. Unless an emergency exists, pleasure craft are not permitted to remain in the intermediate pool between the locks. It should also be noted that, at these locks, upbound boats will normally enter the lock astern of a commercial vessel, and downbound boats will enter forward of a commercial vessel.

Anti-pollution Measures

No vessel shall discharge into Seaway waters any garbage or substance not previously treated in conformity with applicable U.S. and Canadian regulations with the exception of the following Welland Canal zones where **no substance whatsoever shall be discharged**, namely:

- a) from Lock 7 (Thorold) to mile 17 (Welland); and
- b) from Lock 8 (Port Colborne) to the outer Port Colborne piers (Lake Erie).

Meeting and Passing

Your attention is drawn to navigation in narrow channels where vessels of less than 20 m (65 feet) in length must not endanger the passage of vessels that can navigate only inside the channel. Pleasure craft must not attempt to overtake or pass other vessels within 600 m (2,000 feet) of a lock or of a canal entrance.

Speed Limits

By regulations, every vessel must navigate so as to avoid damage to property, such as bank erosion caused by bow waves. Speed must also be reasonable and not cause undue delay to other vessels. When passing ships moored at a dock or work equipment in a canal, reduce speed so as not to endanger the vessels, their occupants or the equipment. The regulated speed limits for pleasure craft of more than 12 m (40 feet) are listed on p. 20. They should be adhered to by all smaller craft transiting the Seaway.

TABLE OF SPEEDS

		Maximum Speed Over the Bottom (in knots)
1. Upper Entrance South Shore Canal	Lake St. Louis Buoy A13	10.5
2. Lake St. Louis Buoy A13	Lower Entrance Lower Beauharnois Lock	16
3. Upper Entrance Upper Beauharnois Lock	Lake St. Francis Bouée D3	9 (upb) 10.5 (dnb)
4. Lake St. Francis Buoy D3	Lake St. Francis Buoy D49	12
5. Lake St. Francis Buoy D49	Snell Lock	8.5 (upb) 10.5 (dnb)
6. Eisenhower Lock	Iroquois Lock	11.5
7. Iroquois Lock	McNair Island Lt. 137	13
8. McNair Island Lt. 137	Deer Island Lt. 186	11.5
9. Deer Island Lt. 186	Bartlett Point Lt. 227	8.5 (upb) 10.5 (dnb)
10. Bartlett Point Lt. 227	Tibbetts Point	13
11. Junction of Canadian Middle Channel and Main Channel abreast of Ironsides Island	Open Waters between Wolfe and Howe Islands through the said Middle Channel	9.5
12. Port Robinson	Ramey's Bend through the Welland By-Pass	8
13. All other canals		6

Tolls

Subject to revision, a toll of \$10 is payable for each passage through each of the locks of the Seaway, as follows:

The tolls applicable to the **Canadian locks** in the Montreal/Lake Ontario section are paid to the officer in charge at each lock, save at the two Beauharnois locks where tolls are collected at the lower lock.

At the **American locks** in the Montreal/Lake Ontario section, tolls applicable to both locks will be collected from **upbound** craft by the officer in charge at the Bertrand H. Snell lock. Tolls for **downbound** craft will be collected by the officer in charge at the Dwight D. Eisenhower lock.

The tolls applicable to the eight locks of the Welland Canal are to be paid only to the officer in charge at Lock 3.

Every effort should be made to have the exact toll available.

Tolls, in accordance with the St. Lawrence Seaway Tariff of Tolls, shall be paid in Canadian or American funds for the transit of each Seaway lock. **No premium will be allowed for currency exchange rates.**

The above tolls apply only to pleasure craft up to 315 metric tons (350 tons). Larger craft are subject to the regular tolls payable under the Seaway Tariff of Tolls which is included in the *Seaway Handbook*, together with detailed *Seaway Regulations*. The Handbook is available from The St. Lawrence Seaway Authority, 360 Albert Street, Ottawa, Ontario K1R 7X7 (Tel: (613) 598-4614).

Charts and Publications

In the interest of navigation safety, all pleasure craft operators should have up-to-date nautical charts for the waters they are sailing on. Nautical charts as well as catalogues of charts and nautical publications may be ordered from:

Canadian Hydrographic Service
Department of Fisheries and Oceans
P.O. Box 8080
1675 Russell Road
Ottawa, Ontario
Canada K1G 3H6
Tel: (613) 998-4931
Fax: (613) 998-1217

National Ocean Surveys (NOAA)
Distribution Division (N/CG 33)
6501 Lafayette Avenue
Riverdale, Maryland 20737-1199 U.S.A.
Tel: 1-800-638-8972
Fax: (301) 436-6829



Mileage to Principal Locations

The tables in this section indicate distances in nautical miles from the origin of the Seaway to Long Point, on Lake Erie, broken down as follows:

- Montreal/Lake Ontario Section (Origin of Seaway to Cape Vincent)
- Lake Ontario (Cape Vincent to Breakwater, Port Weller)
- Welland Canal (Breakwater, Port Weller, to Long Point).

Montreal/Lake Ontario Section

Mile (nautical)	Location
0.0	Origin of Seaway - across from Laurier Pier, Montreal Harbour
0.8	CIP 2 (Jacques Cartier Bridge)
2.8	St. Lambert Lock
10.3	Côte Ste. Catherine Lock
14.6	Kahnawake Bridge
27.5	Lower Beauharnois Lock
28.4	Upper Beauharnois Lock
33.8	St. Louis Bridge
38.8	Valleyfield Bridge
72.4	Snell Lock
75.6	Eisenhower Lock
97.9	Iroquois Lock
161.2	Cape Vincent

Lake Ontario

	Mileage (Nautical Miles)	
	Upbound	Downbound
Cape Vincent	0.0	0.0
Sodus Point	41.1	43.0
Mid Lake Ontario	27.7	28.7
Newcastle	33.6	32.9
Breakwater, Port Weller	37.5	35.8
TOTAL	139.9	140.4

(1 Nautical Mile = 1.852 Kilometres)

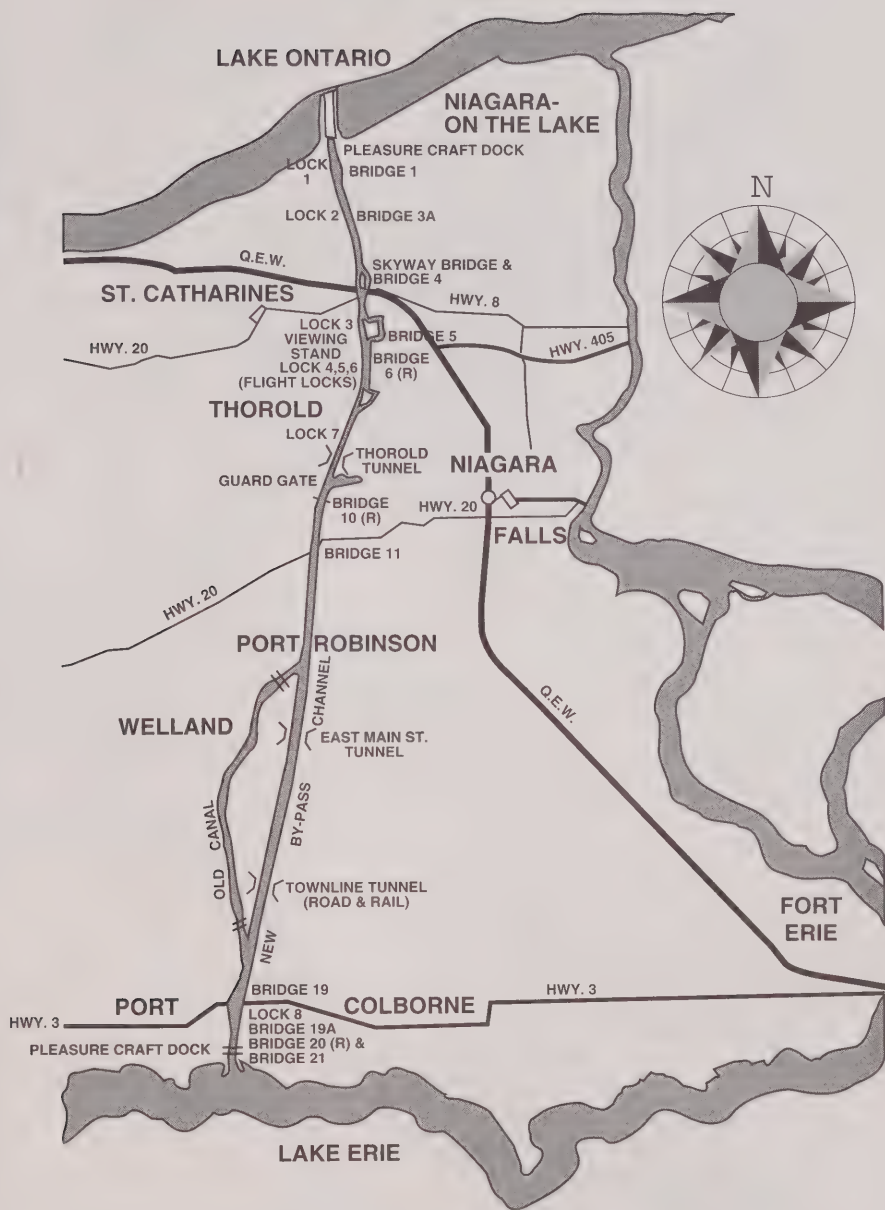
Welland Canal

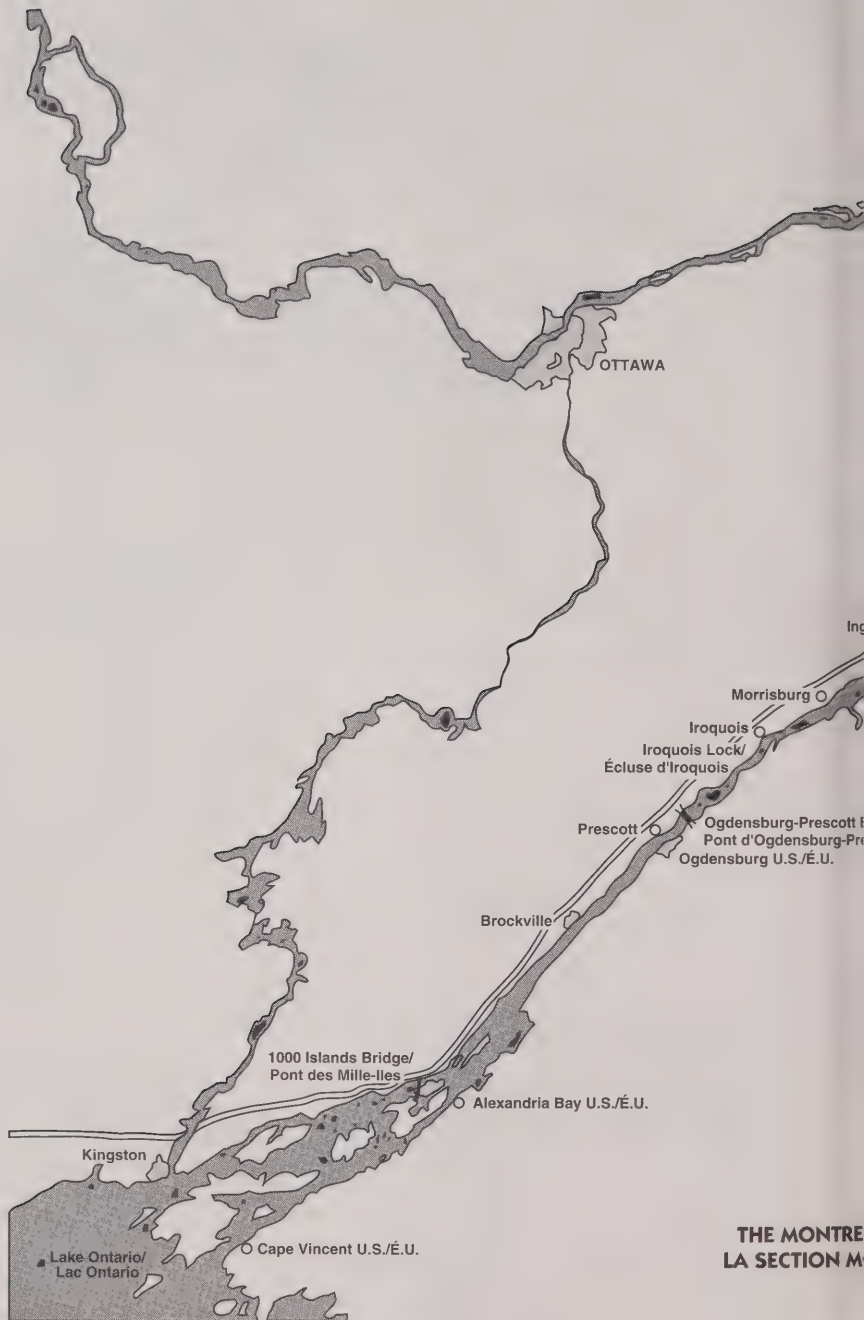
Mile (nautical)	Location
0.0	Breakwater at Port Weller
1.7	Lock 1
3.2	Lock 2
4.9	Bridge 4
5.5	Lock 3
6.8	Locks 4,5,6
7.5	Lock 7
8.3	Guard Gate Cut
9.2	Bridge 10
10.4	Bridge 11
21.8	Lock 8
22.4	Bridge 20
22.5	Bridge 21
23.5	Breakwater at Port Colborne
26.1	CIP 16

Distance between CIP 16 and Long Point

Upbound - 38.2

Downbound - 39.1

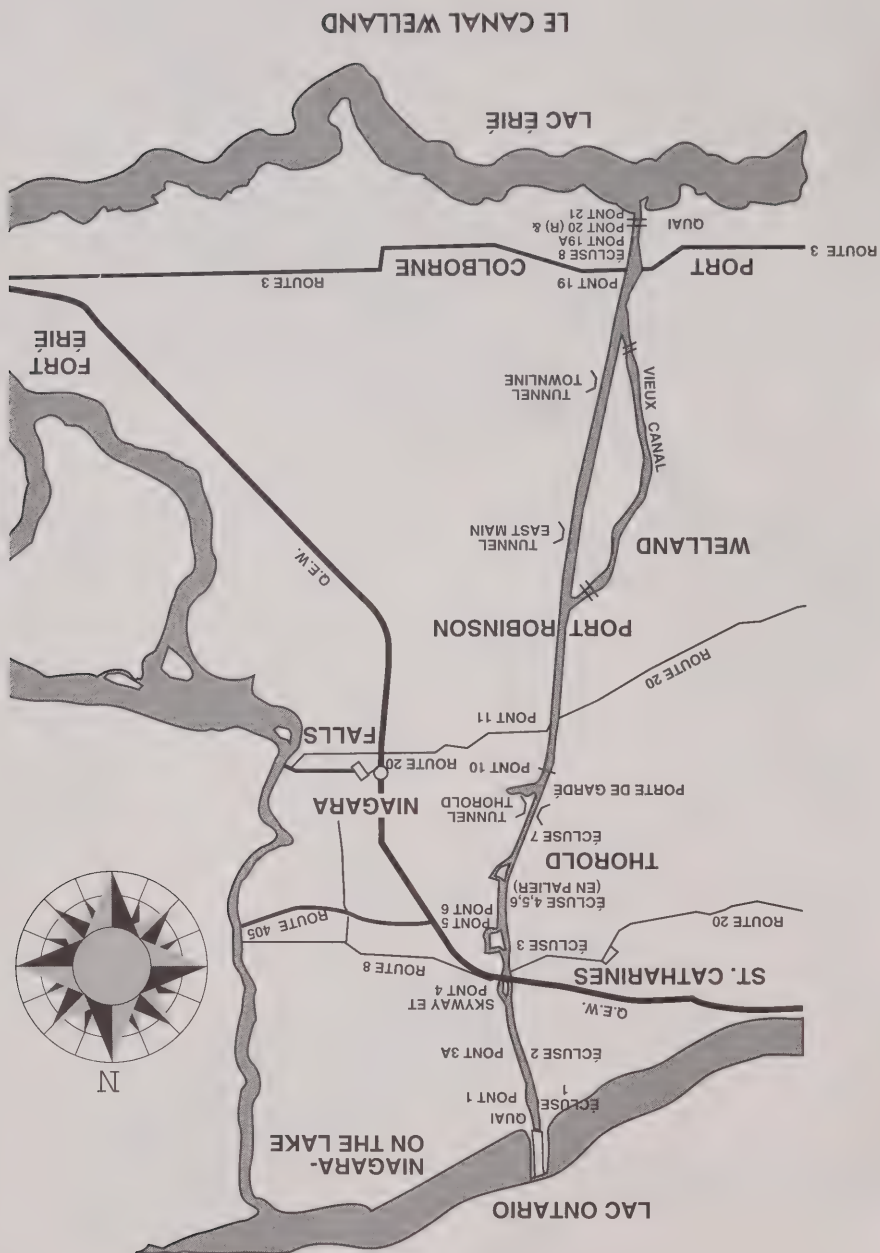




THE MONTREAL
LA SECTION MONTREAL



KE ONTARIO SECTION OF THE SEAWAY ÉAL/LAC ONTARIO DE LA VOIE MARITIME



Canal Welland

Mille (nautique)

Emplacement

Brise-lames de Port Weller	0.0
Ecluse 1	1.7
Ecluse 2	3.2
Pont 4	4.9
Ecluse 3	5.5
Ecluses 4, 5, 6	6.8
Ecluse 7	7.5
Tranchée de la porte de garde	8.3
Pont 10	9.2
Pont 11	10.4
Ecluse 8	21.8
Pont 20	22.4
Pont 21	22.5
Brise-lames de Port Colborne	23.5
Point d'appel 16	26.1
Distance entre le point d'appel 16 et Longue Pointe:	
En remontant ~ 38.2	
En descendant ~ 39.1	

Distances en milles nautiques

Les tableaux ci-dessous indiquent les distances en milles nautiques sur la Voie maritime, depuis l'entrée de la voie jusqu'à Longue Pointe (lac Érié) pour les trois sections suivantes:

- Section Montréal/lac Ontario (de l'entrée de la Voie maritime au Cap Vincent)
- Lac Ontario (du Cap Vincent au brise-lames de Port Weller)
- Canal Welland (du brise-lames de Port Weller à Longue Pointe)

Montréal/lac Ontario

Mille (nautique)

Emplacement

0.0	Entrée de la Voie maritime - face à la jetée
0.8	Laurier, Port de Montréal
2.8	Point d'appel 2 (Pont Jacques Cartier)
10.3	Ecluse de la Côte Ste. Catherine
14.6	Pont de Kahnawake
27.5	Ecluse inférieure de Beauharnois
28.4	Ecluse supérieure de Beauharnois
33.8	Pont Saint-Louis
38.8	Pont de Valleyfield
72.4	Ecluse Snell
75.6	Ecluse Eisenhower
97.9	Ecluse d'Iroquois
161.2	Cap Vincent

Lac Ontario

Distance (milles nautiques)

En remontant

En descendant

Cap Vincent	0.0	139.9	140.4
Sodus Point	41.1	41.1	43.0
Milieu du lac Ontario	27.7	27.7	28.7
Newcastle	33.6	33.6	32.9
Brise-lames, Port Weller	37.5	37.5	35.8
TOTAL		139.9	140.4

(1 mille nautique = 1.852 kilomètres)

Cartes et publications

Par mesure de sécurité, les plaisanciers devraient se procurer les cartes marines courantes pour les eaux qu'ils naviguent. Cartes, catalogues de cartes et autres publications nautiques sont distribués par:

Service hydrographique du Canada
Ministère des pêches et des océans
Boîte postale 8080
1675, chemin Russell
Ottawa (Ontario)
Canada K1G 3H6

Téléphone: (613) 998-4931
Télécopieur: (613) 998-1217

National Ocean Surveys (NOAA)
Distribution Division (N/CG 33)

6501 Lafayette Avenue
Riverdale, Maryland 20737-1199 U.S.A.

Téléphone : 1-800-638-8972
Télécopieur : (301) 436-6829



Sujet à révision, un péage de 10 \$ est perçu pour le transit de chacune des écluses de la Voie maritime comme suit:

Aux **écluses canadiennes** de la section Montréal/lac Ontario, le péage est remis au maître-éclusier à chaque écluse, sauf aux écluses de Beauharnois où le péage couvrant le transit des deux écluses est remis à l'écluse aval.

Aux **écluses américaines**, le péage applicable aux deux écluses est perçu par l'éclusier de l'écluse Bertrand H. Snell, pour les bateaux **remontants** et, pour les bateaux **descendants**, par l'éclusier de service à l'écluse Dwight D. Eisenhower.

Au canal Welland, le péage total pour les huit écluses ne peut être remis qu'à l'éclusier de service à l'écluse 3.

En autant que possible, le montant exact du péage devrait être remis aux éclusiers.

Conformément au Tarif des péages de la Voie maritime, le péage pour le transit de chacune des écluses sera payé en devises canadiennes ou américaines. **Aucune prime ne sera allouée sur le taux du change de la monnaie.**

Ces péages ne s'appliquent qu'aux embarcations de moins de 315 tonnes métriques (350 tonnes). Les autres sont sujettes au Tarif des péages de la Voie maritime. Le Tarif, ainsi que les règlements détaillés de la Voie maritime sont inclus dans le "Manuel de la Voie maritime" distribué par l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, 360, rue Albert, Ottawa (Ontario) Canada K1R 7X7. Tél: (613) 598-4614.

TABLEAU DES VITESSES

Vitesse-fond maximale (en noeuds)		
1.	Entrée supérieure Canal de la rive sud	Lac Saint-Louis Bouée A 13 10,5
2.	Lac Saint-Louis Bouée A 13	Entrée inférieure Ecluse inférieure de Beauharnois 16
3.	Entrée supérieure Ecluse supérieure de Beauharnois	Lac Saint-François Bouée D3 9 (remontante) 10,5 (descendante)
4.	Lac Saint-François Bouée D3	Lac Saint-François Bouée D49 12
5.	Lac Saint-François Bouée D49	Ecluse Snell 8,5 (remontante) 10,5 (descendante)
6.	Ecluse Eisenhower	Ecluse Iroquois 11,5
7.	Ecluse Iroquois	Ile McNair Feu 137 13
8.	Ile McNair Feu 137	Ile Deer Feu 186 11,5
9.	Ile Deer Feu 186	Pointe Bartlett Feu 227 8,5 (remontante)
10.	Pointe Bartlett Feu 227	Pointe Tibbetts 13
11.	Jonction de la voie médiane canadienne et de la voie principale à la hauteur de l'île Ironsides	En eaux libres entre les îles Wolfe and Howe par l'adite voie médiane 9,5
12.	Port Robinson	Courbe de Ramey par la voie de contournement de Welland 8
13.	Tous les autres canaux	6

Rencontres et dépassements

Les embarcations de moins de 20 m (65 pieds) ne doivent pas entraver le passage des cargos qui eux sont restreints au chenal de navigation. De plus, elles ne doivent jamais tenter de rejoindre ou de doubler un navire à moins de 600 m (2,000 pieds) d'une écluse ou de l'entrée d'un canal.

Limites de vitesse

Toutes les embarcations de plaisance doivent naviguer à une vitesse raisonnable afin de ne pas retarder la navigation commerciale et ne pas endommager les propriétés riveraines par leurs vagues. Tout bateau côtoyant des navires accostés ou de l'outillage flottant doit procéder à une vitesse qui ne mettra pas en danger ces navires, leurs occupants ou l'outillage. Les limites de vitesse imposées aux navires dont la longueur excède 12 m (40 pieds) sont énumérées ci-dessous. Ces limites s'appliquent aussi aux embarcations plus petites qui transisent la Voie maritime.

- a) de l'écluse 7 (Thorold) au mille 17 (Welland); et
 b) de l'écluse 8 (Port Colborne) à l'extrémité des jetées de Port Colborne (lac Érié).

Aucune embarcation ne doit déverser dans la Voie maritime déchets ou autres substances non traitées conformément aux règlements du Canada et des États-Unis, à l'exception des deux zones suivantes du canal Welland, **où absolument rien ne doit être déversé:**

Mesures anti-pollution

Les plaisanciers qui transistent les écluses Bertrand H. Snell et Dwight D. Eisenhower doivent maintenir leur position et ordre de passage pendant tout le transit. Sauf en cas d'urgence, les bateaux ne doivent pas séjourner dans les eaux qui séparent les deux écluses. À moins d'avis contraire, les bateaux remontants s'amarreront derrière les cargos et les bateaux descendants s'amarreront à l'avant des cargos dans les écluses américaines.

Écluses américaines

À Port Robinson, près du mille 12.5, un petit traversier fait la navette entre les rives du canal. La vague créée par les embarcations allant trop vite risque d'arroser les passagers qui attendent aux quais. On demande donc aux plaisanciers de ne pas excéder la limite de 6 noeuds (7 mh) à cet endroit.

L'écluser de service (voir La signalisation, p. 13).

L'écluse quand le feu passe au vert et y suivre les instructions de d'approche arborant un feu rouge continu ou clignotant, entrer dans s'approche d'une écluse doit donc se diriger vers le panneau de limite transit partiel du canal n'est pas permis. Une embarcation qui n'y a aucun quai le long du canal même. Sauf en cas d'urgence, un écluses # 1, en aval, et #8, en amont (voir schémas et carte du canal) il À l'exception des quais réservés aux plaisanciers aux abords des

Équipage requis au canal welland

Dans le CANAL WELLAND, où la turbulence des courants est plus prononcée, **les embarcations remontantes doivent avoir un minimum de 3 personnes à bord entre les écluses 1 et 7**, soit une personne à la barre et deux aux amarres. On suggère aux plaisanciers de s'adresser tout d'abord aux clubs nautiques de Port Weller pour compléter leur équipage et, en dernier recours, à l'écluse de service en téléphonnant du quai des embarcations de plaisance.

Instructions spéciales

A

utant que possible, les embarcations de plaisance doivent naviguer sur le bord des canaux et chenaux. Par prudence, il est sage de se tenir assez loin des navires qui déplacent des quantités d'eau énormes. Autrement, les plaisanciers risquent de perdre la maîtrise de leur bateau, même des plus gros, le cargo étant incapable de manoeuvrer rapidement pour éviter un accident.

Les plaisanciers doivent être très prudents en sortant des écluses car les cargos venant en sens contraire entrent souvent en mettant le cap sur un point du mur d'approche qu'ils longent jusqu'à leur entrée dans le sas. Surveillez-les bien et restez à l'écart du mur pour ne pas y être coincé par un cargo.

Les accumulations d'algues à proximité des écluses peuvent être considérables pendant l'été. Les plaisanciers doivent donc procéder avec prudence à ces endroits pour ne pas engorger les prises d'eau ou entraver les hélices de leurs bateaux.

Canal Welland

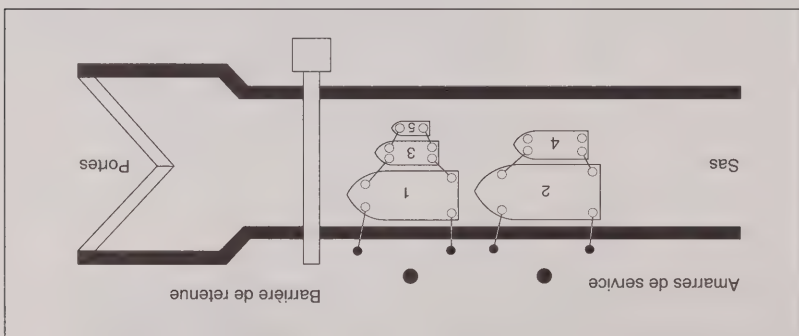
Les plaisanciers qui transitent le canal Welland avec des cargos doivent respecter la priorité de passage établie et régler leur vitesse en conséquence. Le parcours pouvant durer plus de douze heures, l'équipage doit être prêt à demeurer à bord durant tout le trajet.

T

DESCENDANT	REMONTANT
------------	-----------

Amarrage en groupe

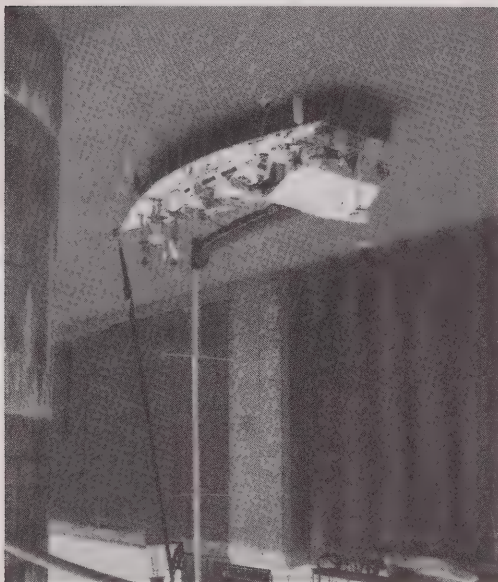
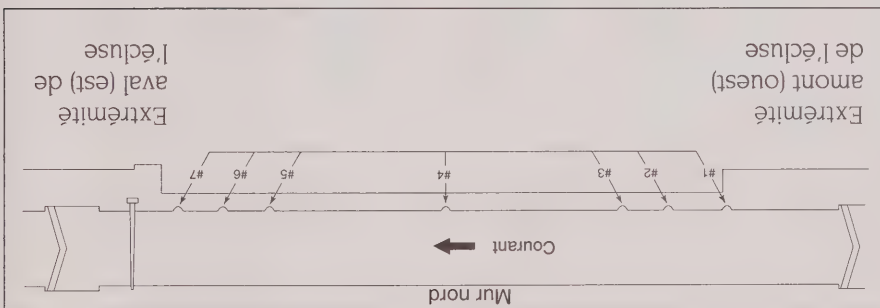
Dans le cas d'un amarrage en groupe, on demandera à certaines embarcations de s'amarrer parallèlement et par leurs propres moyens au bateau adjacent au bajoyer (voir schéma ci-dessous).



Aux écluses canadiennes, les éclusiers passeront de longues amarres premières, parallèlement et par leurs propres moyens. Pendant aux embarcations 1 et 2. Les embarcations 3, 4 et 5 s'amarreront aux premières, parallèlement et par leurs propres moyens. Pendant l'éclusage, les amarres doivent toujours être contrôlées à la main, relâchées ou halées de façon à maintenir l'embarcation en position, qu'elle soit amarée au mur ou à une autre embarcation. Lorsque l'ordre de sortir est donné, larguez vite vos amarres et quittez le sas à une vitesse modérée. N'oubliez pas que, si vous précédez un cargo dans l'écluse, le pilote ne peut vous voir et hésite à sortir; votre promptitude lui épargnera un retard inutile.

plus que deux amarres. Aux ÉCLUSES AMÉRICAINES (Bertrand H. Snell et Dwight D. Eisenhower), les plaisanciers fournissent leurs propres amarres qu'ils attachent aux bittes flottantes placées en retrait le long du mur. Ces bittes sont à bâbord pour les bateaux remontants et à tribord pour les descendants. Les amarres, bien tendues, doivent être surveillées pendant toute la durée de l'éclusage afin de maintenir la stabilité de l'embarcation et pour permettre de la libérer rapidement en cas d'urgence.

L'emplacement et le numérotage (de l'ouest à l'est) des bittes sont illustrés ci-dessous:

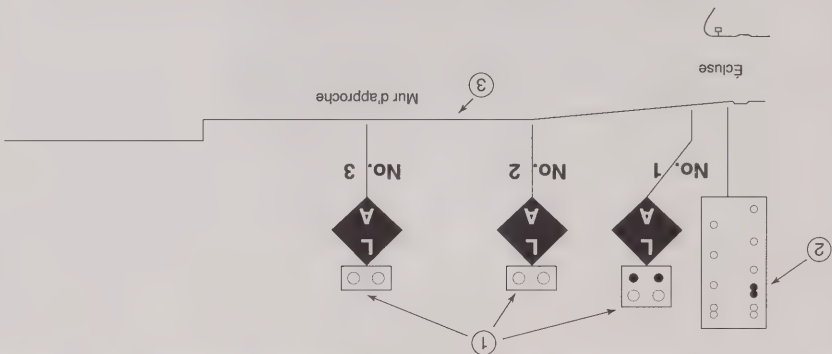


Entrée dans l'écluse

Les instructions d'entrée dans l'écluse seront données par l'éclusier de service; le feu de circulation doit alors être au vert continu. N'essayez jamais de passer devant un cargo qui entre dans le sas à moins d'en avoir reçu l'ordre formel de l'éclusier.

Au canal Welland, lorsque plusieurs embarcations attendent au panneau L/A d'une écluse, elles doivent se ranger prudemment tout près l'une de l'autre afin d'occuper le moins d'espace possible le long du quai et dans le canal. **Il est interdit aux plaisanciers de s'amarrer aux murs d'approche des écluses canadiennes et américaines de la section Montréal/lac Ontario.**

Signalisation - Écluses canadiennes



- 1 Ne dépassez pas un panneau L/A qui arbore un feu rouge continu ou clignotant.
- 2 N'entrez pas dans l'écluse avant que le feu de circulation soit au vert continu et que tous les navires sortants aient quitté l'écluse.
- 3 Tenez-vous bien à l'écart du mur d'approche en sortant de l'écluse.

L'amarrage dans l'écluse

Aux ÉCLUSES CANADIENNES, l'Administration fournit **les amarres qui doivent être manipulées pendant tout l'éclusage par une personne compétente** à chaque bout de l'embarcation lorsqu'elle se trouve au bord du bajoyer. Les bateaux très longs peuvent nécessiter

Aux écluses 1 à 7 inclusivement, sur le canal Welland, la synchronisation des feux n'utilise que deux feux jaunes comme suit :

- Deux feux continus s'allument 10 minutes avant que les portes de l'écluse soient grandes ouvertes.
- Un feu continu et un feu clignotant s'allument 7 minutes et demie avant que les portes de l'écluse soient grandes ouvertes.
- Un seul feu continu s'allume 5 minutes avant que les portes de l'écluse soient grandes ouvertes.
- Un seul feu clignotant s'allume 2 minutes et demie avant que les portes de l'écluse soient grandes ouvertes.

- Lorsque les deux feux jaunes sont éteints, les portes de l'écluse sont grandes ouvertes et le navire peut entrer dès que le feu vert s'allume.

c) Les FEUX VERTS sont synchronisés avec les feux verts du signal L/A et se présentent dans une seule forme:

Feux verts continus - "L'écluse est prête pour vous - entrez aussi rapidement que possible."

Aux ÉCLUSES AMÉRICAINES, les panneaux de feux de circulation **en amont** des écluses Snell et Eisenhower sont fixés à des tours de 40 pieds sur les murs de guidage, près des postes de contrôle amont. **En aval** des deux écluses, ces panneaux sont sur le mur de ciment en dessous de chacune des tours de contrôle aval. Les feux fonctionnent comme suit:

Rouge continu	"Arrêtez, l'écluse n'est pas prête à vous recevoir."
Rouge clignotant	"On prépare l'écluse à votre intention."
Vert	"L'écluse est libre; procédez selon les instructions de l'éclusier de service."

Les feux s'éteignent successivement de haut en bas et le dernier feu s'éteint lorsque les portes d'écluse sont grandes ouvertes.

b) Chaque FEUX JAUNE continu indique qu'il reste deux minutes à attendre tandis qu'un feu jaune clignotant indique une minute.

iii) Feux clignotant - alternativement - "L'écluse est occupée par plusieurs navires; ne dépassez pas le signal L/A allumé mais tenez-vous prêt à entrer quand les navires sortants vous auront croisé."

iiii) Feux clignotant - alternativement - "Un renversement d'éclusage est en cours à votre intention; ne dépassez pas le signal L/A allumé mais tenez-vous prêt à entrer."

OU

i) Feux continus - "L'écluse est occupée, ne dépassez pas le signal L/A allumé."

ii) Feux clignotant - simultanément - "L'écluse est occupée par un navire, ne dépassez pas le signal L/A allumé mais tenez-vous prêt à entrer lorsque le navire sortant vous aura croisé."

a) Les FEUX ROUGES sont synchronisés avec ceux des signaux L/A et ils présentent les mêmes configurations, c'est-à-dire:

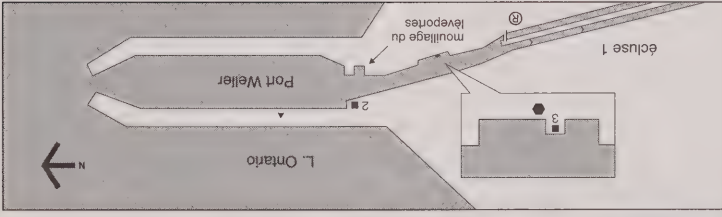
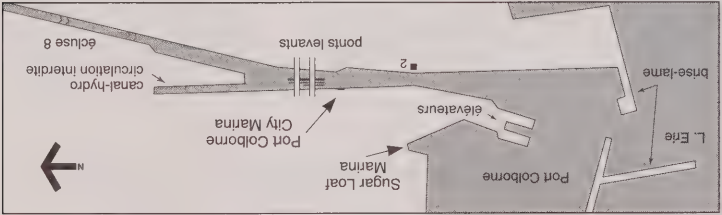
2. Des panneaux de feux de circulation aux écluses - Ces panneaux Les feux fonctionnent comme suit: que les opérations d'éclusage sont renversées pour vous recevoir. votre bateau est le prochain à passer ou s'il doit attendre pendant se vide ou se remplit, si elle contient un ou plusieurs navires et si la vitesse optimale. La configuration des feux indique si l'écluse aider les capitaines à régler leur progression de manière à entrer à sont placés bien en évidence à chaque extrémité des écluses pour 2. Des panneaux de feux de circulation aux écluses - Ces panneaux

Feux continus - "L'écluse est prête pour vous."

Les FEUX VERTS sur les signaux L/A ne fonctionnent que d'une façon: moment de la levée de la dernière barrière (portes, pont ou défense). N.B. Le feu rouge du L/A N° 1 ne commencera à clignoter qu'au "Continuez d'approcher, vous pourrez bientôt dépasser ce signal L/A".

OU

iii) Feux clignotants - "Tenez-vous prêt à larguer les amarres et à avancer jusqu'au prochain signal L/A dont le feu est allumé."



L'éclusage

La signalisation

Un balisage lumineux situé aux approches de toutes les écluses régit l'entrée des cargos dans l'écluse. Cette procédure s'applique aussi à toutes les embarcations de plaisance qui transitent le canal Welland. Aux ÉCLUSES CANADIENNES, ce balisage comprend:

1. Des signaux de limite d'approche L/A - Ces signaux ont pour but de fournir les indications permettant d'approcher une écluse aussi rapidement que possible. Ils fonctionnent comme suit:

a) **Limite d'approche no 3**
Les signaux L/A ne sont dotés que de feux rouges.

b) **Limite d'approche no 2**
Les signaux L/A ne sont dotés que de feux rouges.

c) **Limite d'approche no 1**
Les signaux L/A sont dotés de feux rouges et verts.

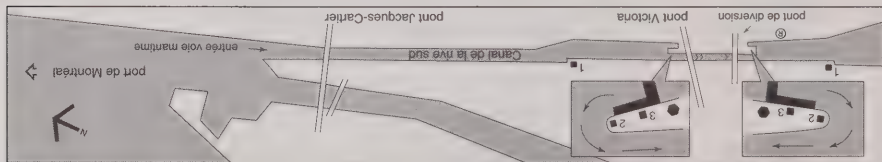
Les FEUX ROUGES sur les signaux L/A fonctionnent de deux façons:

- i) Feux continus — "Ne dépassez pas ce signal L/A".

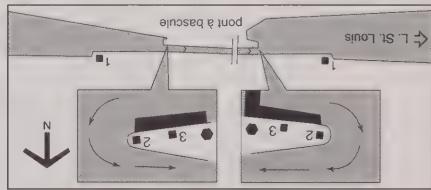
Emplacement des quais

Section Montréal/lac Ontario

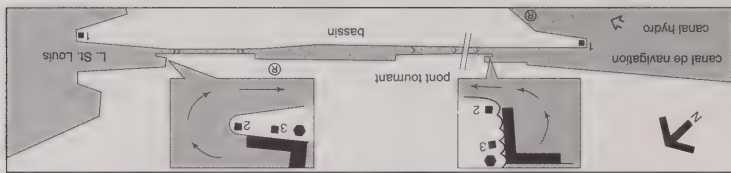
Écluse 1 Saint-Lambert



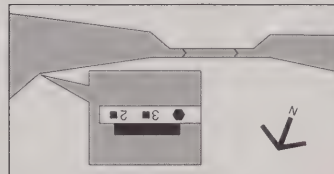
Écluse 2 Côte Ste-Catherine



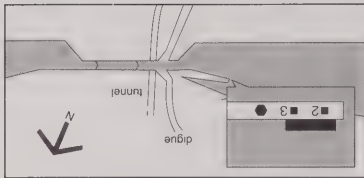
Écluse 3 & 4 Beauharnois



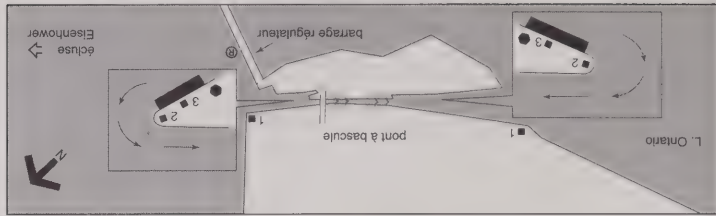
Écluse 5 Snell



Écluse 6 Eisenhower



Écluse 7 Iroquois



Avis d'arrivée aux écluses

En arrivant, rendez-vous aux quais réservés aux plaisanciers près de chaque écluse dans la section Montréal/lac Ontario et à chacune des deux extrémités du canal Welland. Ces quais sont les seuls endroits où l'accostage des embarcations de plaisance est permis dans la Voie maritime. Vous y trouverez un téléphone. Aux écluses américaines, les téléphones et les instructions d'amarrage se trouvent sur les murs de guidage (voir schéma, page 9).

Des panneaux de direction indiquent l'emplacement des quais. Signalez votre arrivée par téléphone à l'écluse qui vous donnera vos instructions. Vous devrez aussi fournir l'information demandée sur l'affiche placée sur le quai.

Dans la section Montréal/lac Ontario, des babillards électroniques sont installés aux débarcadères des plaisanciers, juste en face des zones d'accostage. Il y en a actuellement à l'écluse 1 à Saint-Lambert, à l'écluse 2 à Côte Ste-Catherine, aux écluses 3 et 4 à Beauharnois et à l'écluse 7 à Iroquois. Des messages concernant les modalités d'éclusage, la perception des péages, les délais et d'autres directives défilent sur ces babillards dans les deux langues officielles.

Ne vous éloignez pas de votre embarcation et exécutez promptement les instructions d'éclusage qui vous seront données. Il n'est pas permis de séjourner aux quais ou d'y passer la nuit à moins d'en avoir reçu l'autorisation spéciale d'un fonctionnaire attitré.

Seuls les débarquements requis pour effectuer les opérations essentielles au transit sécuritaire des écluses sont permis et tout l'équipage et les passagers doivent demeurer à bord du bateau.

Les plaisanciers doivent faire rapport de tout accident impliquant leur bateau survenu dans les eaux de la Voie maritime immédiatement, s'ils ont une radio à bord, ou au moment de leur arrivée à l'écluse la plus proche. (Voie 16)

La procédure à suivre aux ponts n° 5 et 6 du canal Welland est la suivante:

EMBARCATIONS REMONTANTES: À l'écluse 3, on demandera aux pilotes des embarcations s'ils acceptent de passer sous les ponts n° 5 et 6, partiellement et complètement abaissés. Dans l'affirmative, les embarcations pourront passer sous le pont n° 5 partiellement levé et sous le pont n° 6 abaissé, **mais seulement lorsque le feu bleu de chaque pont sera allumé.** Pour le trafic remontant, le feu bleu du pont n° 5 est placé à droite, sur la face nord du pont. Celui du pont n° 6 est au centre de la travée ouest du pont.

EMBARCATIONS DESCENDANTES: À l'écluse 4, on demandera aux pilotes des embarcations s'ils acceptent de passer sous les ponts n° 6 et 5 lorsqu'ils sont dans les positions déjà mentionnées. Dans l'affirmative, les embarcations pourront sortir de l'écluse en passant sous le pont n° 6 abaissé après avoir reçu l'ordre du maître-écluser de larguer les amarres. Ils pourront ensuite passer sous le pont n° 5 partiellement levé, **mais seulement lorsque le feu bleu de ce pont sera allumé.**

Pour le trafic descendant, le feu bleu du pont n° 5 est placé à droite, sur la face sud du pont.

(REMARQUE) 1. La limite de hauteur libre de 12 m (39,5 pieds) est affichée aux deux extrémités de chacun de ces ponts.

2. Il incombe aux pilotes des embarcations de s'assurer eux-mêmes que la hauteur de leur bateau est moindre que la hauteur libre.

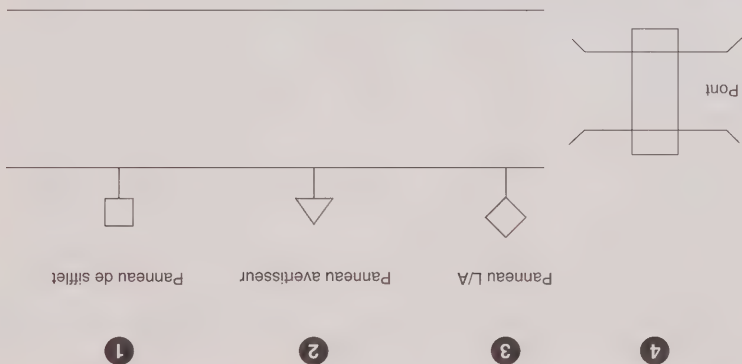
3. Toutes les embarcations dont la hauteur au-dessus de la ligne de flottaison excède 12 m (39,5 pieds) doivent attendre que le feu vert indiquant la levée complète d'un pont soit allumé.

Attention

Les plaisanciers qui naviguent sur le canal de Beauharnois, dans la section Montréal/lac Ontario, et qui n'ont pas l'intention de passer sous les ponts de Valleyfield ou Saint-Louis, doivent éviter de dépasser les panneaux d'alerte de ces ponts. Sinon le pontier pourrait commencer la levée du pont et causer des retards inutiles à la circulation routière et ferroviaire.

Ces procédures s'appliquent à tous les ponts mobiles, sauf aux ponts ferroviaires de Kahnawake, près de Montréal, et au pont n° 6 du canal Welland où il est permis aux embarcations de plaisance dont la hauteur au-dessus de la ligne de flottaison n'exécède pas 12 m (39,5 pieds) de passer, à leurs propres risques, sous les travées abaissées.

Signalisation aux ponts



1 et 2 Les feux jaunes du panneau avertisseur clignoteront pour signaler que le pontier a noté votre arrivée.

3 Ne dépassez pas ce panneau avant que le feu vert soit allumé mais approchez-vous en le plus possible.

4 Une fois le feu vert du pont allumé, procédez rapidement sous le pont.

ATTENTION

N'oubliez jamais que si vous ne pouvez voir la timonerie d'un cargo en marche près de vous, son capitaine ne peut vous voir non plus. Tenez-vous sur le bord du canal pour qu'on vous y voit, suivez le même cap en évitant toute manœuvre brusque et ne croisez jamais à l'avant d'un cargo. Ne vous placez jamais entre un mur d'amarrage et un cargo en marche.

Une procédure spéciale est aussi en vigueur au pont n° 5 du canal Welland, situé immédiatement au nord du pont n° 6. Ce pont sera partiellement levé pour permettre aux embarcations dont la hauteur hors-eau n'exécède pas 12 m (39,5 pieds) de passer sous le pont à leur propres risques.

Le matériel de sécurité

L'information sur l'équipement de sécurité, les feux et la signalisation est contenue dans le Guide de sécurité nautique et dans le "Recreational Boating Guide" publié par la Garde côtière américaine.

Projecteurs

Il est interdit d'utiliser un projecteur de manière que ses rayons gênent le travail des employés de la Voie maritime ou de l'équipage d'un navire.

Passage sous les ponts

Tous les ponts mobiles éloignés des écluses du canal Welland et de la section Montréal/lac Ontario sont dotés d'un système de signalisation qui comprend:

- a) Un jeu de feux rouges et verts placé sur la travée mobile du pont;
- b) Un panneau de limite d'approche L/A (lettres blanches sur losange rouge);
- c) Un panneau avertisseur muni de feux jaunes (damier triangulaire carrés jaunes et noirs); et
- d) Un panneau de sifflet (lettres noires sur carré jaune).

Les feux jaunes clignotants signalent que le pontier a vu votre bateau et qu'il s'apprête à lever le pont. **Le feu rouge du pont** clignote pendant la levée du pont alors que vous avancez vers le **panneau de limite d'approche L/A** que vous ne devez pas dépasser avant que la levée du pont soit complétée et que le **feu vert** soit allumé.

Tout en observant les limites de vitesse et les feux de circulation, les embarcations doivent avancer vers les ponts avec diligence, attendre le feu vert sans nuire à la navigation et rester aussi près que possible du côté du chenal d'où elles peuvent être vues de la timonerie des gros navires. Une embarcation qui navigue au centre du chenal ne peut pas toujours être vue par les cargos et encourt des risques.

Au feu vert continu, engagez-vous promptement sous le pont afin de ne pas retarder la circulation routière ou ferroviaire. Les plaisanciers doivent être prêts à accepter tout retard causé par la circulation sur les ponts.

Radio

Les embarcations d'une longueur hors tout de 20 m (65 pieds) ou plus doivent être munies d'un poste THF comprenant les fréquences énumérées à l'article 9 du *Règlement sur la Voie maritime* et la procédure d'appel décrite doit être suivie.

Sauf en cas d'urgence, **toute autre embarcation munie d'un poste radio et transmittant la section Montréal/lac Ontario doit s'abstenir d'utiliser les fréquences de la Voie maritime.** Toutefois, dans le canal Welland, où l'ordre de passage doit être maintenu, on encourage les plaisanciers à utiliser la fréquence de la Voie maritime (voie 14) mais dans le seul but de faciliter leur passage. On doit rester à l'écoute pendant toute la durée du transit du canal.

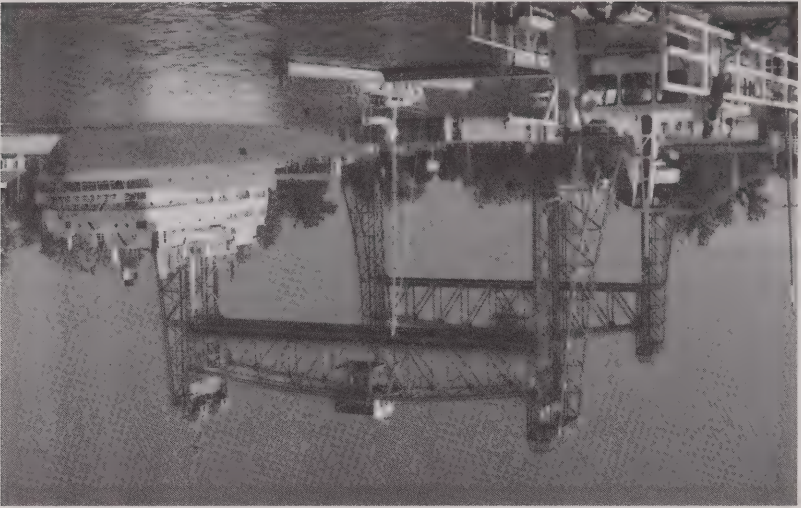
L'usage des postes, THF est sujet aux règlements de la Federal Communications Commission (États-unis) et à ceux de Communications Canada. Tous les opérateurs doivent détenir un Certificat restreint de radiotéléphonie. Les appels entre plaisanciers sont limités aux fréquences du Service radio-amateur (CB) et des voies 68 (156,425 MHz) et 8 (156 MHz). Il est essentiel qu'en toute occasion les règlements officiels de radiotéléphonie soient fidèlement observés.

Défenses

La protection de votre embarcation nécessite l'installation de défenses flottantes. **Les pneus ne sont pas permis.**

Gilets de sauvetage

La prudence exige le port de gilets de sauvetage par tous les occupants de votre embarcation dans les écluses et dans leurs approches. Les règlements de la Garde côtière sont en vigueur dans toutes les autres parties de la Voie maritime.



BON VOYAGE!

Les embarcations de plaisance ne peuvent être éclusées avec les pétroliers, les navires ayant une longueur de plus de 100 m (328 pieds) ou transportant des cargaisons dangereuses.

En raison des courants et remous aux abords des écluses et des ouvrages régulateurs, les plaisanciers doivent éviter de circuler près de ces derniers et toujours exercer une grande prudence à proximité des écluses.

Sauf dans le canal Welland, des quais spéciaux sont à la disposition des plaisanciers à proximité de chaque écluse; au canal Welland, ces quais sont situés à chacune des extrémités du canal seulement. Vous devez y amarrer votre embarcation en attendant l'autorisation d'entrer dans l'écluse. Ces quais sont munis de téléphones pour les avis d'arrivée. (Voir page 8). Afin d'éviter tout retard, les occupants ne doivent jamais s'éloigner de leur embarcation. Les promenades sur les bajoyers des écluses sont défendues.

Obéissez aux instructions du maître-éclusier, il a la responsabilité entière de l'écluse et de ses approches et peut refuser la permission de continuer son transit à tout plaisancier qui ne suit pas promptement les instructions reçues. Une étude sérieuse de votre Guide et votre coopération avec le personnel des écluses vous assureront un passage sûr et réduiront la possibilité de retards.

Ce guide fournit aux plaisanciers l'information requise pour le transit de toute embarcation de moins de 315 tonnes métriques (350 tonnes) dans les écluses et canaux de la Voie maritime. Une copie devrait être à bord de chaque embarcation.

Par mesure de sécurité, les embarcations de moins de 6 m (20 pieds) de long ou pesant moins de 900 kg (1 tonne) ne peuvent franchir les écluses de la Voie maritime.

On rappelle aux plaisanciers qu'à l'encontre des autres canaux canadiens et américains, la Voie maritime est en tout premier lieu une voie commerciale et qu'ils doivent être prêts à accepter gracieusement la possibilité de périodes d'attente plus ou moins longues tant aux écluses qu'aux ponts mobiles qui enjambent la voie navigable. Cependant, même si la priorité doit être accordée aux cargos, l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation feront tout en leur pouvoir pour vous assurer, votre coopération aidant, un passage sûr et agréable.

Au Canada, l'opération des embarcations de plaisance est sujette au Règlement sur les petits bâtiments de la Loi sur la marine marchande du Canada. Des extraits de ce Règlement sont contenus dans le "Guide de sécurité nautique" distribué gratuitement par Bureau de la Sécurité nautique, Édifice Canada, 344, rue Slater, 9^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0N5. Aux États-Unis, le règlement est décrit dans les "Navigation Rules" distribuées par le Superintendent of Documents, U.S. Government Printing Office, Washington, D.C. 20402, ainsi que dans le livret "Federal Requirements for Recreational Boats" distribué gratuitement par tous les bureaux de la Garde côtière américaine. La navigation sur la Voie maritime est sujette au Règlement sur la Voie maritime, sur lequel notre Guide est basé.

Il est interdit à tout navire de transiter à moins d'être propulsé par une force motrice adéquate. On rappelle aux plaisanciers qu'il est défendu de naviguer à la voile dans un canal ou une écluse de la Voie maritime.

Table des matières

Page	
2	AVANT PROPOS
4	GRÈMENT
5	PASSAGE SOUS LES PONTS
8	AVIS D'ARRIVÉE AUX ÉCLUSES
9	EMPLACEMENT DES QUAIS
10	L'ÉCLUSAGE
10	La signalisation
13	Entrée dans l'écluse
13	L'amarrage dans l'écluse
15	AMARRAGE EN GROUPE
16	TABEAU D'AMARRAGE
17	ÉQUIPAGE REQUIS AU CANAL WELLAND
17	INSTRUCTIONS SPÉCIALES
17	Canal Welland
18	Écluses américaines
18	Mesures anti-pollution
19	Rencontres et dépassements
19	Limites de vitesse
21	PÉAGES
22	CARTES ET PUBLICATIONS
23	DISTANCES EN MILES NAUTIQUES
25	CARTES - CANAL WELLAND
26-27	SECTION MONTRÉAL/LAC ONTARIO

Cette publication est gratuite.



Ce guide est fondé sur le *Règlement de la Voie maritime*.

Les règlements joints à la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent autorisent l'officier en charge de refuser passage à tout navire dont: a) l'équipement ou la machinerie ne rencontrent pas les normes de sécurité, ou b) la bonne conduite est menacée par la condition ou l'insuffisance de l'équipage. À ces fins, tout navire est sujet à une vérification de bord.

"Navire" désigne tout type d'embarcation utilisée comme moyen de transport sur l'eau.

Ce guide est publié gratuitement par:

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent
360, rue Albert
Ottawa (Ontario) K1R 7X7

Tél. (613) 598-4614
courrier électronique <marketing@seaway.ca>

et la

Saint Lawrence Seaway Development Corporation
B.P. 520
Massena, N.Y. 13662-0520

Tél. (315) 764-3200

1996



Guide des embarcations de plaisance

La Voie maritime du Saint-Laurent